IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 150)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 107)**

z dnia 16 listopada 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 150)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 107)

16 listopada 2021 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, rozpatrzyły:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (druk nr 1729);

– senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (druk nr 919).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maria Rainczuk** specjalistka kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Mariusz Marszał** doradca przewodniczącego ds. legislacyjnych Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, **Krzysztof Michałowski** wójt gminy Przechlewo, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Białończyk** i **Łukasz Kasiak** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, witam wszystkich. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. Witam panie i panów posłów.

Przedstawiam porządek dzienny, który obejmuje rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (druk nr 1729) oraz senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (druk nr 919).

Szanowni państwo, zanim przystąpimy do merytorycznej pracy, proszę, aby wszyscy obecni na sali założyli maseczki. Umawiamy się, że tak jak na posiedzeniach plenarnych Sejmu osoba mówiąca może zdjąć maseczkę. W mojej Komisji, w Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, zwolniony jest pan poseł Krystian Kamiński, w Komisji Infrastruktury – pan poseł Dobromir Sośnierz. Całą resztę proszę, aby maseczki były na ustach.

Szanowni państwo, serdecznie witam przybyłych gości. Przede wszystkim witam sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana ministra Andrzeja Bittela. Witam również wszystkich przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Witam także zaproszonych gości z korporacji samorządowych. Witam także przedstawicieli gmin, które w sposób szczególny są zainteresowane dzisiejszą problematyką.

Szanowni państwo, na 42. posiedzeniu w dniu 16 listopada 2021 r. Sejm skierował ww. projekty ustaw do rozpatrzenia w obydwu Wysokich Komisjach. Projekty są połączone tematycznie, dlatego Komisje powinny podjąć uchwałę w sprawie wspólnego ich rozpatrzenia. Projekt rządowy jest obszerniejszy, dlatego proponuję, aby Komisje jako

wiodący przyjęły projekt rządowy. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę, że jako projekt wiodący Komisje przyjęły projekt rządowy. Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu, nie słyszę. Stwierdzam, że wiodący jest projekt rządowy.

Szanowni państwo, przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustaw. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Ustawy o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych? Nie widzę, nie słyszę. Tytuł został przez Komisję rozpatrzony.

Przechodzimy do art. 1. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie ma. Rozpatrzyliśmy zmianę nr 1.

Przechodzimy do zmiany nr 2. Jest ona rozbudowana, więc najpierw będzie pkt a w zmianie nr 2. Czy są jakieś uwagi do pkt a w zmianie nr 2? Proszę bardzo, najpierw posłowie, a potem Biuro Legislacyjne. Zgłasza się pani poseł. Proszę uprzejmie, pani poseł.

Poseł Zofia Czernow (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, chciałam podnieść kwestię pkt d. Jest tu mowa o tym, że nieczynna infrastruktura jest bezterminowo zwolniona z podatku od nieruchomości. Do tej pory było tak, że ze zwolnienia można było korzystać przez okres trzech lat. Skoro ta infrastruktura, jak wynika z uzasadnienia, jest przeznaczona do remontu lub modernizacji, to terminy można ustalić, dlatego też chciałam zapytać, czy nie należałoby zdecydować o tym, żeby ustalić terminy? W tej chwili nie będę zgłaszać poprawki, ale na pewno zrobię to w drugim czytaniu, jeżeli sprawa nie będzie wyjaśniona dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Uważam, że bezterminowe zwolnienie infrastruktury przeznaczonej do remontu, która, jak wynika z uzasadnienia, jest czasowo zwolniona, jest nieprawidłowe. Chciałabym więc zapytać o ten temat pana ministra, bo na sali sejmowej nie uzyskałam odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, pan minister Andrzej Bittel. Zaznaczam, że mam w tym zakresie poprawkę, ale proszę bardzo, pan minister.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, pani poseł, mówiłem na ten temat na sali. Chętnie powtórzę, bo w długiej wypowiedzi mogło to oczywiście umknąć. Pani poseł, nieporozumienie polega na tym, że przepis, którego nie ma czy którego stosowanie wyczerpało swój bieg, interpoluje go na nieczynną infrastrukturę. Tamten przepis, z terminem trzyletnim, dotyczył infrastruktury zlikwidowanej. Infrastruktura zlikwidowana to taka infrastruktura, wobec której wydana została decyzja o likwidacji tej infrastruktury. To były dość powszechne decyzje na początku tego wieku, kiedy infrastruktura ta była wygaszana, kiedy był wygaszany popyt.

Infrastruktura nieczynna natomiast to taka infrastruktura, na której nie ma ruchu pociągów. Może to dotyczyć dwóch osobnych sytuacji. Po pierwsze wtedy, kiedy występuje proces modernizacji linii kolejowej z wyłączeniem ruchu pociągów. Drugi przypadek jest wtedy, kiedy wskutek albo braku popytu, albo braku nakładów na infrastrukturę kolejową infrastruktura ta nie może już służyć do prowadzenia ruchu pociągów, ale nie została zlikwidowana, ponieważ po jej zlikwidowaniu na pewno musiałaby być przekazana np. z PKP PLK do PKP S.A., które miałoby obowiązek gospodarować tym mieniem, czyli np. po prostu to spieniężyć. A tego procesu chcemy uniknąć w sytuacji, w której mamy ambicje odtwarzać linie kolejowe.

W związku z tym zarządca infrastruktury posiadający linię nieczynną musiałby w tej chwili płacić podatek. Takim zarządcą może być np. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, która działając w ramach województwa dolnośląskiego i aktywnej polityki tego województwa, przejmuje linie kolejowe albo zlikwidowane, których korytarz jeszcze występuje, i to pozostawiamy na boku, albo nieczynne od PKP PLK, mając plan inwestycyjny wobec tych linii kolejowych – niekoniecznie na jeden rok, dwa, trzy, pięć, bo to może być dłuższa perspektywa.

W związku z tym ta infrastruktura nie jest zlikwidowana, tylko jest nieczynna. Nie ma na niej ruchu pociągów. Stąd też naszym zdaniem nie powinna być podejmowana próba określenia, przez ile czasu nieczynną infrastrukturę należy zwalniać z podatku. Moim zdaniem należałoby zwalniać na stałe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, poseł Ryszard Galla.

Poseł Ryszard Galla (niez.):

Chciałbym dopytać pana ministra, ponieważ mówiłem o tym problemie także na posiedzeniu plenarnym. Wydaje mi się, że jest to furtka, dzięki której można unikać opłat lokalnych. Od lat wiemy, że PKP, w różnej spółce, dysponuje też majątkiem – nazwijmy to delikatnie – zbędnym, czyli majątkiem, który przez lata nie jest użytkowany, począwszy od linii kolejowych, poprzez infrastrukturę stacji kolejowych, szeroko patrząc. Kiedyś próbowano nawet zinwentaryzować liczbę nieruchomości, które mimo wszystko przy reformie PKP są zbędne. Dzisiaj pan minister chce znaleźć rozwiązanie, które spowoduje, że ten majątek może być przetrzymywany, niewykorzystywany, ale też niepłacący podatku. Myślę, że troszeczkę jest to oszukiwanie samorządów. Należałoby więc zastanowić się nad tym, czy określić pewien czas, na który właściciel czy też użytkownik może być zwolniony z podatku lokalnego, ale po tym czasie jednak musi być jakaś decyzja: zbycie, przygotowanie do uruchomienia bądź też po prostu przekazanie samorządom, a jak nie, to płacenie podatku.

Poseł Zofia Czernow (KO) – spoza składu Komisji:

Właśnie, jak najbardziej. Musi być poprawka.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Chciałem zauważyć, zwrócić uwagę, że PKP S.A. nie jest zarządcą infrastruktury kolejowej, a to zwolnienie dotyczy zarządców infrastruktury kolejowej. Jeżeli państwo posłowie macie jakiś pomysł na to, żeby PKP S.A., spółka, która zarządza majątkiem kolejowym, pozbyła się tego majątku, to trzeba sformułować inny artykuł do innej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

O głos w dyskusji prosił pan Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysokie Komisje, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem poprzeć głos moich przedmówców, dlatego że nam zależy na tym, ażeby ten majątek pracował. Alternatywą jest natomiast to, że przez dziesięciolecia nic nie będzie dziać się z tym majątkiem. Mamy takie praktyki przed oczami, w związku z tym chcielibyśmy tego uniknąć. Jeżeli pojawiłaby się jakaś cezura czasowa, np. dziesięcioletnia, mobilizowałaby ona także zarządcę tej nieruchomości do podejmowania decyzji strategicznych co do przeznaczenia majątku. Chyba dla nikogo z państwa nie ulega wątpliwości, że dzisiaj posiadanie majątku i racjonalne nim gospodarzenie oznacza de facto działanie na szkodę tego majątku, dlatego proponujemy jednak wprowadzenie jakiejś cezury czasowej. Użyłem tu sformułowania „10 lat" i wydaje mi się to okresem wystarczającym do tego, żeby racjonalnie zdecydować o wykorzystaniu tego majątku. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, minister Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. To równie dobrze można by powiedzieć, chociaż nie wiem, bo majątek samorządowy jest opodatkowany, więc to będzie złe porównanie, ale to jest podejście… Rozumiem stronę samorządową, która chce stworzyć takie podejście. Pytanie, czy to podejście skuteczne. Czy podatek od nieruchomości, szczególnie w świetle orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z tego roku, które, przynajmniej w mojej ocenie, na pierwszy rzut oka delikatnie modyfikuje zasadę opodatkowania… Czyli jak spółka posiada majątek o wielkości x hektarów ziemi i prowadzi działalność na jakimś mniejszym areale, to z orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego można by wywieść, że opodatkowany będzie ten mniejszy areał, na którym prowadzi faktyczną, rzeczywistą działalność gospodarczą,

a nie ten, który jest nieużywany. W związku z tym w świetle orzeczenia TK ta argumentacja lekko nie znajdowałaby uzasadnienia, ale oczywiście głos decydujący będzie mieć Wysoka Komisja, a potem cała sala. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Zanim oddam głos panom posłom, jeszcze zgłosił się gość. Proszę się przedstawić.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Jakub Majewski, Fundacja ProKolej. Bardzo dziękuję.

Chciałem wyjaśnić państwu bardzo prostą rzecz. Rozumiem szarże samorządowców, którzy uznali, że należy teraz poszukać pieniędzy w sektorze kolejowym. Po pierwsze, apelowałbym do państwa, żebyście pod te wszystkie przepisy zamiast infrastruktury kolejowej podstawili sobie infrastrukturę drogową i zastanowili się, czy będziecie myśleć dokładnie tak samo. Czy nieczynna droga publiczna powinna być opodatkowana? Czy nieczynna infrastruktura, która miałaby być wykorzystywana pod budowę dróg, miałaby być wykorzystywana? Oczywiście nie. Nie patrzcie państwo na różne środki transportu. Drogi są bezpłatne, to jest oczywiste. Nikt nie chce opodatkować dróg, bo jest to infrastruktura, która służy przedsiębiorstwom czy całemu społeczeństwu. W przypadku kolei takiej refleksji już nie ma. Niesłusznie.

Bardzo konkretnie wyjaśnię kwestię tego, skąd wzięła się szkodliwość przepisu o trzyletnim zwolnieniu. Otóż dotychczas rzeczywiście był taki przepis, który mówił, że zlikwidowana linia kolejowa jest zwolniona z podatku przez trzy lata, a potem nie. Skutkiem tego była presja na pozbywanie się nieczynnych linii kolejowych, zmienianie ich przeznaczenia. W rezultacie nasz kraj bezprecedensowo, najwięcej w całej Europie, zlikwidował 30% sieci kolejowej. To jest wielki sukces przepisu mówiącego o tym, że nieczynna infrastruktura kolejowa musi zostać zlikwidowana. Jest presja podatkowa, żeby to zrobić. „Likwidujmy linie kolejowe, rozbierajmy linie kolejowe, ograniczajmy powierzchnie stacji, po to żeby żyło nam się lepiej”. To kompletnie absurdalne myślenie.

Zniesienie przepisu o konieczności opodatkowania tego w konkretnym terminie służy właśnie temu, żeby chronić infrastrukturę kolejową, naszą publiczną, wspólną infrastrukturę. To, czy jest kolejowa, drogowa, lotnicza, medyczna, edukacyjna, nie ma żadnego znaczenia. To jest infrastruktura naszego państwa. Rozumiem natomiast, że postulujecie państwo, gdy mamy jakiś majątek publiczny, jeżeli on nie pracuje, by natychmiast go zlikwidować. To dalej jest tendencja do likwidowania wszystkiego. Nie likwidujmy sobie państwa.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Bardzo dziękuję. Zgłaszał się Ryszard Galla. Proszę uprzejmie.

Poseł Ryszard Galla (niez.):

Tak, panie przewodniczący. Nie zgodzę się do końca z moim przedmówcą, bo w ten sposób doprowadzilibyśmy do tego, że samorządy musiałyby jednak ponosić koszty z wszelką infrastrukturą na terenie, na którym funkcjonuje samorząd. Może ma pan rację, że nie należy likwidować pochopnie, ale zgodzi się pan ze mą, że jest wiele infrastruktury, obiektów, które stoją bezużytecznie albo mają już zmienione swoje przeznaczenie, a w dalszym ciągu są objęte ustawowym zwolnieniem podatkowym.

Przykładem będzie moja gmina. Stoi tam budynek stacji kolejowej, do której jako pasażer nie wchodzę już od dziesiątek lat. Nawet w tej chwili są tam mieszkania służbowe, a obiekt w dalszym ciągu jest zwolniony z podatku. Samorząd nie płaci podatku za drogi, nie płacą także inni właściciele dróg, czy to powiaty, czy to województwa, czy nawet dyrekcje generalne, ale musicie państwo zrozumieć, że odbywa się to jednak kosztem dochodów z podatku lokalnego dla samorządów.

Dzisiaj przedstawiałem przykład samorządu, który przygotowując budżet na przyszły rok, nie potrafi spiąć dochodów bieżących z wydatkami bieżącymi. Za każdym razem doprowadzamy do sytuacji, że uszczuplamy dochodową własną stronę samorządów. To jest jeden ze sposobów, bo przecież samorząd nie twierdzi, że nie należy ustawowo zwolnić infrastruktury torów kolejowych, tej części przystanków, dworców, które służą

komunikacji publicznej. Dokładnie wie pan natomiast o tym, że jest nadmierna ilość majątku, który, w moim przekonaniu, jest w dużej części zbędny. O to chodzi.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Zgłaszał się pan poseł Wiesław Buż. Oddaję głos.

Poseł Wiesław Buż (Lewica):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, podzielam głos przedmówcy. Uważam, że z obserwacji własnych wynika, że użytkowanie infrastruktury, która na dzień dzisiejszy naprawdę straszy i jest bez przeznaczenia… W ogóle nie funkcjonuje w użyteczności publicznej. To trwa od długiego czasu.

Uważam, że jeśli ma być tak w dalszym ciągu, właściciel tej infrastruktury musi być zmuszony do tego, żeby właściwie ją zagospodarować, bo ona często straszy również estetycznie, jest zaniedbana. Jeśli nie określimy sprawy czasowo, nie zmusimy właściciela do zmiany przeznaczenia, to taki stan będzie trwał długo i będzie to infrastruktura bezużyteczna. Już nie chodzi o tylko o torowiska, ale są to też budowle, stacje pokolejowe, które są w tej chwili niefunkcjonalne, bo rozliczenia odbywają się w inny sposób itd. Patrzę na to, bazując na obserwacji własnego terenu działania, ale sądzę, że w skali kraju są to bardzo, bardzo duże zasoby. Jest to duży stan, który trzeba po prostu zmienić. Nie mam w tej chwili pomysłu, jak to zrobić, ale uważam, że trzeba się tym zająć.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Do dwóch wystąpieniach panów posłów mógłbym ustosunkować się w sposób następujący. Linie zlikwidowane, panowie posłowie, szanowni państwo, są już dawno opodatkowane, bo co do zasady od 2016 r. linie kolejowe w Polsce nie są likwidowane. Jeżeli była jakaś linia zlikwidowana przed tym rokiem albo trochę wcześniej, to ona co do zasady jest już opodatkowana, bo trzyletnie zwolnienie z całą pewnością już upłynęło. Nie mieszajmy więc porządków.

Po drugie, czy panowie posłowie i szanowni państwo zadaliście pytanie samorządowcom, którzy przejęli na swój użytek dworce kolejowe od PKP? Przy zaprezentowanym przed chwilą podejściu zostaną one opodatkowane podatkiem od działalności gospodarczej. To jest druga strona tego samego medalu. To jest naprawdę bardzo skomplikowany schemat podatkowy, który ma wiele różnych konsekwencji.

Trzecia uwaga, którą też należałoby podnieść, jest taka, że jeżeli chcemy doprowadzić do likwidacji korytarzy kolejowych, które są albo na podstawie linii zlikwidowanych jeszcze utrzymywane przy opłacaniu podatków przez PKP S.A., albo są liniami nieczynnymi, to wydaje mi się, że wszyscy państwo, a przynajmniej znakomita większość z państwa głosowała za zmianą ustawy o transporcie kolejowym, zwaną potocznie Koleją Plus. Wszyscy chcieli wtedy odwrotnie – chcieli przywracać ruch kolejowy, zapewnić sobie możliwość i szansę przywrócenia przecież nie od dzisiaj, nie od razu, tylko w pewnej perspektywie. Z tej ustawy wyrósł program „Kolej plus", do którego startują samorządy. Z tej ustawy wyrósł program przystankowy ogłoszony przez pana prezydenta Andrzeja Dudę. Z tej ustawy wyrosły te działania, które mają służyć odtwarzaniu ruchu pasażerskiego, ale też wspieraniu ruchu kolejowego na naszej polskiej kolei. Obracamy się w absolutnej niszy, która jest sprzeczna z podstawowymi celami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, chcę tylko przypomnieć, że jako przewodniczący Komisji uczestniczyłem w posiedzeniach, nie w każdym, Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Jaka była istota rzeczy podczas dyskusji pomiędzy stroną samorządową i rządową? Oto problem tkwi w tym, że niektóre przedsiębiorstwa, do których dochodzi bocznica kolejowa, scaliły sobie działki z działką, przez którą idzie bocznica kolejowa do zakładu X, rozszerzyły maksymalnie tę działkę i tak naprawdę prowadzą inną komercyjną działalność. A poprzez to, że dochodzi linia kolejowa, całość tej działki, a więc większość albo całość swojej komercyjnej działalności, zwolniły od podatku od nieruchomości. Dotyczy

to czasem kopalni, czasem różnorodnych innych przedsiębiorstw itd. Jest to nadużycie ze strony sektora prywatnego. O to chodzi.

Teraz natomiast pojawiają się głosy, że poza tym problemem, który krótko opisałem, a więc poza przedsiębiorstwami z sektora prywatnego – na rynku przedsiębiorstwa funkcjonują komercyjnie i korzystają ze scalania działek, a w związku z tym uzyskują zwolnienia – dodajemy jeszcze jeden obszar. Kolej ma przecież dały szereg obiektów, a przede wszystkim ziem, korytarzy zlikwidowanych, które należą do niewykorzystanych. W związku z tym z tego tytułu, skoro nie są zagospodarowane, też kolej też powinna być opodatkowana. Z tym akurat nie zgadzam się. Nie podzielam tego, mimo że jestem z ducha samorządowcem, dlatego że jednocześnie jako członek Komisji Infrastruktury doskonale zdaję sobie sprawę, i państwo zdajecie sobie sprawę, jak potrzebne są kolejowe korytarze w celu odtworzenia różnorodnych połączeń i budowy nawet nowej infrastruktury. A potem, jeżeli zagospodaruje się ją w inny sposób, odtworzenie np. ruchu kolejowego w postaci kolei dużych prędkości, korzystając nie z całości, tylko z części tych korytarzy, które pozostały, będzie praktycznie niemożliwe, bo będą one zabudowane bądź zagospodarowane w inny sposób. To jest istota rzeczy. Chodzi o to, żebyśmy tych dwóch porządków ze sobą nie mieszali. Panie ministrze, nie wiem, czy mówię dobrze.

Też jestem za tym, żeby kolej jak najefektywniej zagospodarowała swój nieruchomy majątek w postaci opuszczonych działek, natomiast nie stanie się to ani z roku na rok ani z miesiąca na miesiąc. Mamy już 30 lat okresu, przez większość którego kolej zwijała się, a nie rozwijała. Teraz poszły naprawdę duże i, jak sądzę, efektywnie wykorzystane pieniądze na modernizację znacznej części linii kolejowych. Są dalsze perspektywy. Są w ogóle postulaty środowisk ekologicznych, żeby rozbudowywać linie kolejowe. Nie wyzbywałbym się tych obszarów, linii kolejowych, nawet jeżeli są one akurat nieczynne, a nie są komercyjnie zagospodarowane. Chodzi o tę pierwszą rzecz. Chodzi o to, żeby przedsiębiorcy nie nadużywali w swojej działalności pretekstu do tego, że wprowadzają na swój zakład bocznicę kolejową, scalają działki i w związku z tym uzyskują zwolnienie od podatku od nieruchomości.

Szanowni państwo, w związku z tym pozwolę sobie zgłosić poprawkę, która jest owocem dyskusji podczas pierwszego czytania, uzgodnioną z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury. Dotyczy zmiany nr 2 pkt a, który brzmiałby: „1) grunty, budynki i budowle – początek jest taki sam – wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym lub obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 pkt 51 tej ustawy, w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, lub świadczenia usług przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1 i 2 załącznika nr 2 do tej ustawy, jeżeli: a) ta infrastruktura kolejowa lub ten obiekt infrastruktury usługowej są: udostępnione przewoźnikom kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zgodnie z przepisami rozdziałów 6–6b tej ustawy lub wykorzystywane do przewozu osób, lub b) ta infrastruktura kolejowa: tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm lub stanowi infrastrukturę nieczynną w rozumieniu art. 4 pkt 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym".

W tym momencie chciałbym oddać głos przedstawicielom Biura Legislacyjnego, bo to też było w jakiś sposób uzgadniane z Biurem Legislacyjnym. Proszę uprzejmie.

Legislator Łukasz Kasiak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, odnośnie do pkt 1, poprawka, którą przeczytał pan przewodniczący, wychodzi naprzeciw naszym uwagom i uzgodnieniom, które poczyniliśmy z ministerstwem. W poprawce tej zawarta jest zmiana redakcyjna, drobiazg dotyczący powoływania ustawy o transporcie kolejowym, mianowicie tam, gdzie ta ustawa jest powtórzona po raz kolejny i kolejny, stosujemy zaimki.

Kolejna uwaga natomiast, która jest uwzględniona w tej poprawce, dotyczy wskazania, że pierwotnie w projekcie w lit. a przewoźnik kolejowy jest wskazany bez odesłania, a proszę zwrócić uwagę, że w pkt 1b przewoźnik kolejowy jest wskazany w rozumieniu

art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, dlatego podobną zmianę postulowaliśmy także w pkt 1 w lit. a.

Uwaga merytoryczna, systemowa natomiast dotyczy zgodności na styku ustawy o podatkach i opłatach lokalnych oraz ustawy o transporcie kolejowym. Chodzi mianowicie o przyporządkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej do lit. a i b, bo, jak się wydaje, a ministerstwo też tak wskazywało, jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową i obiekty infrastruktury usługowej, mogą one łączyć się tylko z lit. a i b. Przeznaczenie z lit. c i d natomiast, czyli tworzenie linii kolejowych o odpowiedniej szerokości czy stanowienie infrastruktury nieczynnej, może dotyczyć tylko infrastruktury kolejowej. Ta poprawka rzeczywiście uwzględnia naszą uwagę.

Co do zasady wszystkie uwagi do pkt 1 zostały tu skonsumowane, mamy natomiast jeszcze tylko jedną uwagę. Chcieliśmy zwrócić państwu uwagę na to – to jest uwaga legislacyjna – że w pkt 1a, który też był dość szeroko dyskutowany, dotyczącym szerokiego zwolnienia, przepisy posługują się pojęciem „przepisów o transporcie kolejowym”, nie „ustawy”. Jest tutaj doprecyzowanie: „ustawy o transporcie kolejowym”, więc będzie pewien rozdźwięk pomiędzy pkt 1 a pkt 1a. To uwaga legislacyjna. Z tego, co wiemy, w tym zakresie ministerstwo jest świadome różnicy, ale prosimy ewentualnie o odniesienie się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo. Czy są jakieś uwagi ze strony ministerstwa? Proszę bardzo, minister Andrzej Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Rozróżnienie, o którym na końcu wspomniał pan legislator, łączy się z tym, że mamy ustawę o transporcie kolejowym, która była uchwalona w 2003 r., a weszła w życie pierwszy raz w 2004 r. Wcześniej były inne przepisy o tym charakterze i stąd też jest: „przepisów o transporcie kolejowym”. W naszej ocenie to sformułowanie będzie najbardziej trafne, gdyż linie kolejowe były likwidowane również przed 2003 r. Wtedy utracilibyśmy tę składową. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę uprzejmie, jeden z gości. Proszę się przedstawić.

Doradca przewodniczącego ds. legislacyjnych Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej Mariusz Marszał:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowne Wysokie Komisje, nazywam się Mariusz Marszał i jestem przedstawicielem Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej. Pan minister bardzo szeroko mówił o kwestiach dotyczących zwolnień, ja natomiast chciałbym odnieść się do kwestii uzgodnienia projektu przez Ministerstwo Finansów. Przeczytam państwu posłom dosłownie to, co minister finansów wskazał w uwagach do oceny skutków regulacji.

W przedmiotowym projekcie… W pkt 4 podmioty, na które oddziałuje projekt… W wierszu dotyczącym gmin należy wskazać, że oddziaływanie będzie dotyczyło wpływów na wysokość dochodów z tytułu podatku od nieruchomości, jednak z powodu braku danych, w szczególności w zakresie skutków uszczelnienia podatku, nie jest możliwe określenie rodzajów i skali tego oddziaływania. W pkt 6 dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych, przyjętych do obliczeń założeń… Należy dodać informację, że projektowana zmiana spowoduje zwiększenie wpływów podatkowych do części budżetów gmin w związku z uszczelnieniem korzystania ze zwolnień. Wobec braku danych nie można wykluczyć, że w przypadku części gmin skutki uszczelnienia przepisów nie zrekompensują w pełni ubytków dochodów wynikających ze zmniejszenia obciążeń podatkowych dla zarządców infrastruktury kolejowej, w tym kolei wąskotorowej oraz operatorów infrastruktury usługowej.

Mam pytanie do pana ministra. Czy pan minister może wskazać, czy w ogóle i w jakiej wysokości rozważacie jako ministerstwo rekompensatę utraconych dochodów dla gmin?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Pytanie pierwsze, które się nasuwa, jest takie: Do której wersji ustawy są to uwagi? Drugie pytanie… Wydaje mi się, że pan był uprzejmy sam sobie odpowiedzieć. Nie ma bazy tego typu informacji i z całą pewnością posiadanie takiej bazy nie jest zadaniem ministra infrastruktury. Wiemy i napisaliśmy to w ostatecznym OSR-ze, mamy też szacunki dotyczące zmian w obciążeniach podatkowych w zakresie sektora kolejowego… Możemy pozyskać i zagregować takie dane podatkowe. Zdaje mi się, że jeżeli za dobrą monetę przyjąć kwoty podawane przy uzasadnieniu i dyskusji w Senacie, to pozytywny skutek tych przepisów będzie znaczny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Prosił pan jeszcze o ad vocem, a potem oddam głos pani poseł Czernow. Proszę bardzo.

Doradca przewodniczącego ZGW RP Mariusz Marszał:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to w tym momencie chciałbym oddać głos albo poprosić o zabranie głosu wójta gminy Przechlewo. On wskaże to państwu i panu ministrowi. Wydaje mi się, panie ministrze, że jeżeli podmiot, w tym przypadku ministerstwo, wprowadza zmiany albo wychodzi ze zmianami w ustawie podatkowej, powinien tak określić te zmiany, żeby nie było wątpliwości co do skutków wprowadzenia regulacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, wójt gminy Przechlewo.

Wójt gminy Przechlewo Krzysztof Michałowski:

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu. Krzysztof Michałowski, wójt gminy Przechlewo. Panie ministrze, mam policzone z panią skarbnik, jakie to będą mniej więcej kwoty na przyszły rok. Akurat w moim przypadku gmina Przechlewo leży na terenie gmin popegeerowskich. Na tym terenie jest bardzo dużo linii, które są niestety nieczynne. W planie dochodów na przyszły rok z tytułu podatku od nieruchomości od osób prawnych jest to 8,75%. Uważam, że płacenie za nieczynne linie mogłoby w końcu zmobilizować do tego, aby te linie w przyszłości stały się czynne. Tereny, na których te linie biegną, tereny tych biedniejszych gmin mogłyby zyskać dzięki temu, że te linie zostałyby uruchomione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo, pani poseł Czernow.

Poseł Zofia Czernow (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chcę zwrócić uwagę na taką rzecz. Bardzo źle się stało, że projekt ten nie jest rozpatrywany również w Komisji Finansów Publicznych, bo już od jakiegoś czasu, kiedy mowa o luce podatkowej, Ministerstwo Finansów miało inną opinię, a Ministerstwo Infrastruktury inną. Brak porozumienia między ministerstwami cały czas był bardzo widoczny, dzisiaj również. Proszę zwrócić uwagę, że przedstawiciel klubu PiS mówił o stratach przedsiębiorstw kolejowych, natomiast o całkowitym braku danych, jeżeli chodzi o stronę samorządową. Tu cały czas nie ma równości podmiotów.

To jest bardzo niedobre dla tego projektu ustawy. Oczywiście dzisiaj trudno nam do końca powiedzieć, jakie będą skutki, bo myślę, że tego nie wiemy, ale na pewno będzie wiele powodów do różnych interpretacji tych przepisów. Mogą powstać kolejne sytuacje tego typu, może pojawić się inna luka, z którą mieliśmy do czynienia jako luką podatkową. Nie wiem, jak doszło do tego, że Komisja Finansów Publicznych nie zajmuje się tak ważną ustawą podatkową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister Andrzej Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Zwrócę uwagę państwa posłów na to, że w ramach prac rządowych na Stałym Komitecie Rady Ministrów otrzymaliśmy uzgodnienie na poziomie rządowym

i ustawa została przyjęta przez rząd, więc jest też uzgodniona przez ministra finansów. Zdania dotyczące trudności z oszacowaniem skutków po stronie samorządów to właśnie zdania przyjęte z uwag ministra finansów do OSR-u. Też mamy tego świadomość, lecz nie dostrzegamy ryzyka, choć oczywiście orzecznictwo swoimi ścieżkami chadza.

Na podstawie innej ustawy, która ma jeszcze większą historię, czyli na podstawie przepisów wprowadzających ustawę o samorządzie terytorialnym, można by powiedzieć, bo ona jest w tej chwili tak zinterpretowana, że Wysoki Sejm przynajmniej dwa razy – w październiku 1990 r. i później komercjalizując przedsiębiorstwo państwowe PKP – zarządził pustym zbiorem na podstawie obecnie skonstruowanego orzecznictwa. Oczywiście za tę sprawę nie dam sobie uciąć głowy, ale wydaje mi się, że akurat w projekcie rządowym przepisy zostały uszczelnione tak mocno, jak tylko wspólnie z ministrem finansów daliśmy radę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, dopytam jeszcze Biuro Legislacyjne. Czy poprawka, którą przeczytałem, uzgodniona z ministerstwem, odnosi się w stosunku do pierwotnego brzmienia ustawy do zmiany nr 2 ppkt a? Dobrze. Proszę bardzo, jeszcze pan minister Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dla porządku dodam, że potwierdzam, że jest to poprawka uzgodniona. W mojej ocenie jej skomplikowany charakter ma jednak wymiar bardziej legislacyjno-techniczny niż merytoryczny, ale ponieważ konstrukcja jest taka, a nie inna, zgadzam się, żeby ją przyjąć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Szanowni państwo, czy ktoś ma jakieś uwagi do tej poprawki? Nad poprawką musimy zagłosować. W związku z tym proszę, aby wszyscy posłowie członkowie obydwu Wysokich Komisji zalogowali się. Przystępujemy do głosowania. Kto jest za przyjęciem przedstawionej poprawki? Proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Czy ktoś jest przeciw? Dziękuję. Czy ktoś wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania. Głosowało 41 posłów: za było 40, nikt nie był przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu, a więc poprawka została uwzględniona.

Szanowni państwo, przechodzimy do zmiany nr 2 ppkt b. Czy są jakieś uwagi? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Kasiak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, jak rozumiem, lit. b, czyli zarówno dodawany pkt 1b, jak i pkt 1c, tak? W lit. b dodawane są dwa punkty.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tak, tak.

Legislator Łukasz Kasiak:

Dobrze. Dziękuję bardzo. Do pkt 1b mamy tylko dwie uwagi, a w zasadzie dwa pytania. Proszę zwrócić uwagę na to, że w pkt 1 przy wyłączeniu mamy takie sformułowanie: „w części zajętej wyłącznie do wykonywania zadań zarządcy" itd. Natomiast w pkt 1b mamy: „grunty, budynki i budowle w części przeznaczonej do świadczenia" – nie „wyłącznie do świadczenia", a „do świadczenia". Pytanie, czy jest to zabieg celowy? Podobną uwagę można zresztą zgłosić do pkt 1c, gdzie też jest kwestia budowli „zajętych". Tu też nie ma wyrazu „wyłącznie".

Druga kwestia w odniesieniu do pkt 1b jest taka, że zwracamy uwagę na to, że generalnie cały projekt ustawy służy doprecyzowaniu szczególnie tych pojęć, które budziły wątpliwości w orzecznictwie. Słusznie wskazywane są odesłania precyzyjne do ustawy o transporcie kolejowym, natomiast w pkt 1b mamy na końcu takie sformułowanie: „usług bezpośrednio związanych z obsługą podróżnych".

Zwracamy uwagę na to, że biorąc pod uwagę, że jest to przepis w ustawie podatkowej dotyczący zwolnienia, to ten wymóg, standard określoności przepisu jest bardzo wysoko podniesiony. W związku z tym być może jest szansa, że wyrażenie „usługi bezpośrednio

związane z obsługą", które to usługi w żaden sposób nie są tutaj doprecyzowane poza tym, że mają być świadczone przez przewoźnika albo operatora od strony podmiotowej… Co do samego zakresu przedmiotowego ciężko mówić o jakimś uszczegółowieniu tego pojęcia, zwracamy więc uwagę, że może to być pojęcie, które będzie wzbudzało wątpliwości w praktyce, później w orzecznictwie.

W odniesieniu do pkt 1c proponujemy, szczególnie w kontekście przyjętej przez państwa poprawki, zastosowanie poprawki redakcyjnej i wskazanie, że po raz drugi użyta jest ustawa o transporcie kolejowym – i tutaj zastosowalibyśmy zaimek.

Jest jeszcze jedna kwestia, dotycząca notyfikacji. Mianowicie w uzasadnieniu wnioskodawcy wskazują też na to, że część przepisów prawdopodobnie będzie wymagała notyfikacji. Zwracamy uwagę na to, że w Sejmie była różna praktyka. Mianowicie część przepisów, które wymagały notyfikacji, część takich projektów czekała do momentu uzyskania pozytywnej decyzji. Natomiast w przypadku projektów, które były przyjmowane czy uchwalane, często dodawano przepis, który wskazywał, że przepisy w danym zakresie stosuje się od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem. Pytanie, czy taki przepis, dodany po art. 1, nie powinien znaleźć się również w przypadku tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, strona rządowa, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. W kontekście poprawek stricte redakcyjnych prosimy o ich naniesienie. Jeśli chodzi o sformułowanie bez słowa „wyłącznie", jest to zabieg, który jest w pełni świadomy, bo może występować sytuacja, w której w jednym budynku będzie występował i zarządca infrastruktury, i przewoźnik, a wtedy mogłyby narodzić się wątpliwości interpretacyjne. Jeśli chodzi więc o kwestię pomocy publicznej, to ona potencjalnie może dotyczyć kwestii zwolnienia z opodatkowania podatkiem od nieruchomości terminala towarowego w zakresie udostępniania przez niego infrastruktury kolejowej.

Na to ryzyko zwrócił uwagę UOKiK. Tyle że w naszej ocenie, w sumie wspólnej z oceną UOKiK-u, można powiedzieć, że tu będzie raczej kwestia powiadomienia Komisji Europejskiej o takim wyłączeniu, stąd też odniesienie się do decyzji byłoby nietrafne, bo taka decyzja mogła nie zostać wydana, a termin 1 stycznia 2023 r. daje doskonale długą przestrzeń do tego, żeby wykonać te czynności. One są już podjęte i realizowane. Stąd też proszę zmienić brzmienie w zakresie poprawek redakcyjnych, natomiast słowo „wyłącznie" nie znajduje możliwości…

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Upoważniamy więc Biuro Legislacyjne do wniesienia poprawek redakcyjnych. W związku z tym, że nie widzę żadnych głosów, zmianę nr 2 w ppkt b uważam za rozważoną.

Przechodzimy do art. 2. Do art. 2 zgłoszono dwie poprawki, które w zasadzie są jednobrzmiące. Jedną zgłosił pan poseł Mirosław Suchoń, drugą moja skromna osoba. Art. 2 otrzymuje brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.", z czym chyba wszyscy się zgodzimy. Czy są jakieś uwagi? Proszę bardzo, Marek Wójcik.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, gorąco proszę państwa o poparcie dla tej poprawki. Zależy nam na tym, aby samorządy, które w ostatnich latach były dotknięte ubytkiem dochodów z tytułu pozbawienia ich możliwości pozyskiwania podatku od nieruchomości kolejowych, mogły wykorzystać dobrodziejstwo akurat tej części przepisów ustawy. Trzeba bowiem być uczciwym i powiedzieć, że po części ustawa ta pomaga niektórym samorządom, niestety nie wszystkim, bo są takie, które na tym stracą, ale część z nich zyska. W związku z tym gorąco popieramy propozycję zmiany terminu wejścia w życie tej ustawy z początkiem przyszłego roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Kasiak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Tylko formalnie, z obowiązku chcielibyśmy zwrócić uwagę, że poprawka, która przesuwa termin wejścia w życie na 1 stycznia 2022 r., w kontekście orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z 2018 r. może spowodować wadliwość projektu. TK stwierdził bowiem, że określenie „data wejścia w życie ustawy" z pominięciem zagwarantowanego prezydentowi terminu podjęcia decyzji w przedmiocie podpisania ustawy, a w przypadku wykorzystania tych terminów przez Senat jest taka szansa, że prezydent nie będzie miał 21 dni, stanowi wystarczającą przesłankę do stwierdzenia, że ustawodawca uchybił standardowi demokratycznego państwa prawnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Bardzo dziękuję za tę uwagę, tym niemniej chcę powiedzieć, że ponad podziałami politycznymi poprawka w tym zakresie uzyskuje poparcie wszystkich sił politycznych i sądzę, że pan prezydent nie będzie miał nic przeciwko temu, że będzie miał na podpisanie tegoż mniej niż 21 dni.

Proszę bardzo, pan minister Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Nie będę sprzeciwiał się zmianie terminu na 1 stycznia 2022 r., ale w takiej sytuacji będę prosił o modyfikację poprawki pana przewodniczącego i jej przejęcie poprzez dodanie art. 1a, który spowoduje, że właśnie kwestia terminala towarowego i zwolnienia z opodatkowania terminala towarowego zostanie przesunięta na 1 stycznia 2023 r. Tak jak powiedziałem pięć minut temu, uznaliśmy bowiem, że w czasie, który upływa od dziś do dnia 1 stycznia 2023 r., zdążymy wykonać z UOKiK-iem wszystkie czynności, żeby powiadomić Komisję Europejską o tej kwestii. Z całą pewnością w terminie do 1 stycznia 2022 r. nie udałoby się tego wykonać.

Stąd też chcielibyśmy, żeby przepis… został dodany art. 1 po art. 1a w brzmieniu: „Przepisy art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 1c ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie dotyczącym zwolnienia od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 – jak państwo sprawdzą w ustawie o transporcie kolejowym, okaże się, że jest to właśnie terminal – do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stosuje się od dnia 1 stycznia 2023 r.".

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Dobrze, ale proponuję, że przejmę tę poprawkę wspólnie. Musimy jeszcze dopracować to z Biurem Legislacyjnym. O co chodzi, proszę państwa? O to mianowicie, że terminale towarowe sektora publicznego mają już podpisane różnorodne zobowiązania finansowe na 2023 r. Opodatkowanie wchodziłoby po prostu w koszty i powodowało możliwość albo zrywania umów, albo renegocjowania ich. Powtarzam, tylko i wyłącznie w tym zakresie jest możliwość wyłączenia tego z 2022 r., ale tylko i wyłącznie w tym zakresie, z tym że to jeszcze trzeba doprecyzować w redakcyjnym zapisie, który nie budziłby żadnych wątpliwości. W związku z tym zgłoszę to podczas drugiego czytania. Biuro Legislacyjne miało tu jeszcze wątpliwości. Oddaję głos Biuru Legislacyjnemu.

Legislator Łukasz Kasiak:

Jak się na bieżąco wydaje, brzmienie, które przytoczył pan minister, chyba odpowiada tym uwagom, które wymienialiśmy wcześniej. Chciałem zwrócić uwagę tylko na jedną rzecz. W nawiązaniu do tego, co powiedział pan minister, uwzględnię już tę poprawkę, którą państwo przyjęli, bo już jest odniesienie do nowej numeracji, a w zakresie tego wyłączenia rzeczywiście zasady techniki prawodawczej dopuszczają wejście w życie przepisów, ale i zawieszenie ich stosowania. Jak rozumiem, przepis przejściowy w ustawie nowelizującej rzeczywiście wyłączyłby stosowanie przepisów w tym zakresie, który został wskazany przez pana ministra. Tam jest odniesienie do tego załącznika. Jak się wydaje, to o to chodzi.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dobrze. Skoro takie jest stanowisko Biura Legislacyjnego, przyjmuję tę poprawkę. Jeżeli doszło już do analizy i koncyliacji stanowisk, w tym momencie musimy nad nią zagłosować. Jeszcze pan minister Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Chciałem potwierdzić, że wtedy poprawka, którą zgłosił pan przewodniczący z panem posłem, jest modyfikowana, tak że stanowi to spójną całość. To jest troszeczkę poprawka do poprawki.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Rozumiem. Przyjmuję więc tę poprawkę. Szanowni państwo, poddaję tę poprawkę pod głosowanie. Proszę bardzo. Kto jest za przyjęciem poprawki do rządowego projektu ustawy o podatkach i opłatach lokalnych związanej z art. 2, czyli wejściem w życie od 1 stycznia, z wyłączeniem tego zakresu, który podał pan minister? Proszę bardzo. Kto jest za? Proszę o podniesienie ręki. Czy ktoś jest przeciw? Czy ktoś wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o podanie wyników. Głosowało 36 posłów, wszyscy byli za. Przyjęliśmy to jednogłośnie.

Szanowni państwo, w związku z tym, jeśli chodzi o całość, jako przewodniczący poddaję pod głosowanie wniosek o przyjęcie całego projektu wraz z przyjętymi poprawkami. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowań. Proszę bardzo. Kto jest za? Proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Czy ktoś jest przeciw? Czy ktoś wstrzymał się od głosu? Dziękuję. Proszę o podanie wyników. Głosowało 36 posłów: za było 29, przeciw 7, nikt nie wstrzymał się od głosu. Projekt ustawy wraz z poprawkami został przyjęty.

Pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy. Proponuję, aby był nim poseł Szymon Pogoda. Czy poseł Pogoda przyjmuje?

Poseł Szymon Pogoda (PiS):

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Na tym porządek dzienny został wyczerpany. Zamykam posiedzenie i stwierdzam, że Komisja wybrała Szymona Pogodę na posła sprawozdawcę.